This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

TRANSPORTATION
LIBRARY
TE
27
.M82
V67

A 757,385 DUPL

RAPPORTS

SUR LES

CHEMINS,

RUES, RUELLES ET PONTS

DE LA

CITÉ ET PAROISSE DE MONTREAL.

Avril et Mai, 1840.

AVEC NOTES.

PAR

J. VIGER, Ecr.

Inspecteur, etc.

Montreal:

IMPRIME PAR JOHN LOVELL,

RUE ST. NICOLAS.

1841.

Transportation
Library
TE
257
.N86
X67

Lelevre
2-7-46

AVIS.

Des deux Rapports qui suivent, le premier a été fait à la demande des Magistrats de Montréal, assemblés en Session Spéciale; à l'occasion d'un Message de la part de S. E. le Gouverneur-Général, par lequel il les priait, "de lui faire savoir quelles améliorations ou quels travaux publics ils se proposaient de faire, en 1840, sur les chemins, rues, etc. de la Cité."

On verra par *l'Article V.* de ce Rapport, les raisons qu'on a eues d'abréger cette "*Liste* des *Besoins entiers* de la Ville et *Cité*," en fait d'améliorations à leur voierie. Il était également inutile d'y joindre une évaluation—même approximative—du coût des *quelques travaux* recommandés. Quiconque connait l'étendue des rues, etc. et le prix des matériaux et de la main-d'œuvre devait avoir assez de "l'indication des rues, etc. à améliorer," pour justifier l'avancé fait de l'impossibilité où étaient les Magistrats de faire face aux exigences de la ville avec les moyens pécuniaires—alors à leur disposition.

La Corporation a donc dû remplacer l'ancienne Magistrature, avec augmentation de pouvoirs et surtout de moyens.

(Voir *Ordon.* 4 *Vict. chap.* 36.—A. D. Juin, 1840.)

Le second Rapport a été fait à la demande de S. E. le Gouverneur-Général même, et lui a été délivré par moi le 27 Mai.

Il pourra intéresser par ses détails divers. J'y ai joint quelques notes étrangères à l'original, comme j'en ai retranché quelques légères portions que le Gouverneur seul pouvait désirer connaître.

Ce Rapport n'a pas dû nuire à la confection des *Ordon.* 3 *Vict. chap.* 31, et 4 *Vict. chap.* 7. A. D. Juin et Décembre, 1840.

J. V.

Montréal, Janvier, 1841.

RAPPORTS &c.

PREMIER RAPPORT.—Liste de quelques-uns des Travaux de première urgence, que l'Inspecteur recommande aux Magistrats de la Cité, pour confection en 1840. (14 *Avril*, 1840.) *Page* 5.

SECOND RAPPORT.—Détails statistiques, géologiques, etc. sur le "District des Campagnes de la Paroisse de Montréal," et principalement sur les Chemins de front et les routes de cette localité. (27 *Mai*, 1840.) *Page* 18.

PREMIER RAPPORT.

Liste de quelques-uns des Travaux de première urgence, que l'Inspecteur recommande aux Magistrats de la Cité, pour confection en 1840.

I. AVENUES DE LA CITE'.

TOUTES les avenues de la cité, ou les rues communiquant de la ville à la campagne et au fleuve, ont besoin de plus ou de moins de réparations ou d'améliorations solides et coûteuses, pour la commodité des voyageurs à pied ou en voiture, telles que, par exemple :

FAUBOURG QUEBEC OU STE. MARIE.

1o. *La rue Ste. Marie.*

L'empierrement de cette rue est tout usé et ses trottoirs et égoûts demandent à être refaits, et les premiers élargis en pierre ou bois d'un côté au moins, dans toute son étendue. Il faudrait à sa chaussée un lit de pierre (ou bois) de 6 à 8 pouces, de la Place Dalhousie à la barrière près la Place de la Reine,—d'au moins un pied, de la barrière à la prison, en réduisant une hauteur au devant de la terre de Mr. Hartley,—et d'environ 9 pouces au delà de la prison et jusqu'à la borne de la cité, en abaissant en-

cor: une hauteur et le côté nord-ouest de la rue au delà de Mr. Dufresne, près les limites.

La ville a déjà ordonné un trottoir en bois du côté sud-est, de la barrière à la borne de la cité.

2o. *La rue Monarque.*

3o. *La Place de la Reine*, ci-devant *Papineau.*

4o. *Le Chemin Victoria*, ci-devant *Papineau.*

Ces trois localités, à prendre du fleuve et gagner le cimetière protestant, devraient être consolidées de 20 à 24 pieds de largeur, avec pierres cassées, ou planchéyiées. Le trottoir fait, l'an dernier, jusque près Mr. Hall, devrait être continué jusqu'à la porte du cimetière. Le reste du chemin Victoria, jusqu'aux limites de la cité, demande à être fossoyé et arrondi au moins. Il y a dans cette dernière étendue, trois ponts en bois que la ville répare tous les ans et plusieurs fois, et qui devraient être reconstruits d'une manière permanente.

5o. *Descente au fleuve, rue Brock.*

6o. *Do. rue St. Nicolas-Tolentin.*

Communications au fleuve extrêmement fréquentées et utiles aux citoyens de ce faubourg, comme celle de la *rue Monarque:* elles demandent de grandes et pressantes réparations, tant à la chaussée qu'aux garde-fous.

FAUBOURG ST. LOUIS.

7o. *La rue St. Denis.*

Elle est sans trottoirs : il en faudrait au moins un au sud-ouest jusqu'à la rue Ste. Catherine, à partir de la rue St. Louis. Il faudrait aussi conduire jusqu'à la rue Ste. Catherine ou celle Mignonne, l'égoût public souterrain commencé par J. Appleton, sous autorisation du comité des chemins du 26 mai, 1838, puis former le centre en

l'arrondissant au milieu par fossés de chaque côté, et finalement empierrer ou paver en bois une certaine largeur jusqu'à la rue Mignonne, ou le pied même de la Côte à Barron. Cette rue est ouverte jusqu'à la rue Sherbrooke et sert de débouché à plusieurs rues y venant de chaque côté des faubourgs Québec et St. Laurent. Sa largeur en fait une communication de plaisir pour les promeneurs; l'église de St. Jacques (la CATHEDRALE,) y attire, surtout le dimanche, une grande population, et il y passe journellement beaucoup de charges pesantes venant des carrières, et autres lieux.

8o. *La rue St. Louis, limitrophe avec la ville.*

Il y a des chaînes de trottoirs de chaque côté de cette rue : elle a grandement besoin qu'on en pave un des côtés au moins, en pierre ou bois, et demande avec urgence un canal souterrain de la rue Bonsecours à la rue Sanguinet; toute cette étendue de terrain abondant en sources jaillissantes dont les eaux, qui n'ont point d'écoulement et croupissent à la surface de la rue et dans les emplacemens qui la bordent, tiennent toujours en mauvais état cette partie de rue et rendent ce quartier très-insalubre.

FAUBOURG ST. LAURENT.

9o. *La rue St Laurent.*

Sa partie inférieure, de la rue Craig à celle Sherbrooke, demande annuellement des réparations au centre ou à la chaussée. Les égoûts latéraux, de la barrière à la rue Sherbrooke, ont besoin d'être presqu'entièrement refaits. De la dite rue jusqu'à la borne de la cité elle a besoin d'être fossoyée et d'un empierrement solide au centre, ou d'un pavé en bois. C'est une rue extraordinairement fatiguée par le roulage le plus pesant, celui des carrières de la cité, etc. C'est le débouché de St. Michel, de St.

Laurent, et de Ste. Catherine, comme de tout ce qui vient de voyageurs des paroisses au delà de l'Ile de ce côté, par les trois chemins sus-cités qui y aboutissent à *Mile-End.*

FAUBOURG ST. ANTOINE.

10o. *La rue St. Antoine.*

Ses trottoirs et égoûts, qui s'étendent de chaque côté jusqu'à la rue de la Montagne, ont besoin de réparations ; le centre se maintient assez bon, mais l'empierrement commence à en être usé. Il conviendrait, peut-être, de refaire et élargir en bois un des trottoirs (celui nord-ouest), et de le continuer jusqu'à la rue Guy, avec un nouvel égoût latéral.

11o. *La rue Dorchester.*

Elle a besoin d'être au moins fossoyée et arrondie de la rue de la Montagne à la borne de la cité, avec quelques réparations à son empierrement entre la rue Guy et la borne susdite. Elle conduit à la côte St. Antoine.

A peu de distance au delà de la borne de la cité, et dans le *district des campagnes de la paroisse,* Il y a un pont en bois très-étroit et qui devrait être allongé du côté de la ravine chez Mr. F. A. Quesnel, et construit en matériaux plus durables. Il est à l'entretien de 5 à 6 habitans seulement des côtes St. Antoine et des Neiges, qui y amènent leurs eaux. Si on le remplaçait par un *tunnel* en briques, avec abouts en maçonnerie, et si on lui donnait en même temps plus de longueur (il n'a que 18 pieds) il serait indispensable à la ville de contribuer largement à ce travail, comme elle le peut faire, en vertu de la 18e section de l'acte de 1799. Les habitans des côtes sus-nommées n'étant obligés qu'à maintenir au dit lieu un pont en bois (voir mon procès-verbal homologué le 28 mars, 1827,) ne pourraient être volontairement

portés à se cotiser pour la reconstruction d'un pont en pierre et coûteux, qu'en autant que la plus forte portion de la dépense viendrait d'une autre bourse que de la leur.

12o. *La rue Sherbrooke.*

13o. *La rue de la Montagne.*

Ces deux continuations des rues de mêmes noms de ce faubourg, ont été tracées sur le terrain l'an dernier, tard dans l'automne, et devront être ouvertes au public cette année, aussitôt qu'elles seront encloses sur leurs alignemens. La rue Sherbrooke doit déboucher dans la rue Prevost, dont la continuation, à prendre de la borne de la cité, est le *chemin de front de la Côte des Neiges.* La rue de la Montagne doit descendre de la rue Sherbrooke à celle Dorchester où termine actuellement la partie de la rue du même nom déjà pratiquée au faubourg St. Antoine. Il y des travaux considérables à faire sur ces deux continuations de rues, tant en fossoyement, qu'aplanissement et remblai de fossés, bas-fonds et ravines; il y aura sans doute quelques petits ponts à construire. Les clôtures qui se font sur ces continuations de rues sont déjà des dépenses que la ville doit défrayer à même sa caisse.

14o. *La rue Prevost.*

Elle prend de la rue Dorchester, en continuation de la rue Guy, et termine à la borne de la cité à la ligne limitrophe de la Côte des Neiges, l'un des débouchés très fréquentés de la paroisse St. Laurent, etc. Cette rue a été mise en ordre l'an dernier. Elle aura sans doute besoin de réparations, cette année, surtout en empierrement sur quelques points, l'ancien étant usé.

FAUBOURG ST. JOSEPH.

15o. *La rue St. Joseph.*

Cette communication de la ville avec les Tanneries des Rollands et l'ancien chemin de barrière de Lachine, ne sera pas, sans doute, sans exiger, cette année, quelques travaux en fossoyement, etc.

FAUBOURG STE. ANNE.

16o. *La rue Wellington.*

Elle est mauvaise dans les environs et en deça du pont sur le canal de Lachine, près St. Gabriel. Au delà de ce pont, elle demande assurément à être fossoyée et le déblai des échappes de ses différents ponts. Il y a peut-être aussi à faire quelques travaux d'empierrement. Cette rue communique à la paroisse de Lachine.

17o. *Descente au fleuve, près les moulins, en continuation de la rue Prince.*

Cette descente au fleuve, si utile au faubourg Ste. Anne par sa situation centrale, demande quelques réparations, pour la rendre plus facile aux voituriers.

II. CANAUX, OU EGOUTS PUBLICS.

Sans parler de tous ceux qu'il serait nécessaire et pressant de faire, sous nombre de rues de la cité, non seulement pour la meilleure conservation ou la stabilité des travaux faits ou à faire à la surface de ces rues, mais principalement dans des vues d'hygiène publique et de *bonne police, je ne crois* pas devoir omettre dans cette *liste des principaux* travaux soumis à la considération des

magistrats pour cette année, deux canaux dont la confection est demandée depuis longtemps et serait d'un intérêt majeur pour le public en général.

1o. Le premier serait à construire dans la rue Craig, et consisterait dans le prolongement (mais de moindre diamêtre,) du canal en brique terminant (au nord-est,) à la rue St. Laurent, et qui devrait être poussé jusqu'à la rue Sanguinet. En encaissant ainsi une autre portion de la petite rivière et faisant nécessairement le remblai de son lit actuel au centre de la rue Craig, ce serait puissamment travailler à l'assainissement d'une portion considérable et populeuse de la cité, comme à son embellissement et à la jouissance de ses habitans en général, qui alors auraient une promenade de plus d'un quart de lieue de longueur sur 80 pieds de large, et qu'on pourrait complanter d'arbres ou rendre autrement agréable.

2o. Le second canal ou égoût public demandé, est également un travail important et très-coûteux, que les Magistrats ont commencé en 1837, mais n'ont point continué : c'est le canal souterain en pierre, destiné à l'écoulement des eaux des parties basses du faubourg Québec, en deçà de la Place de la Reine, et, par suite, à l'assainissement d'un grand local, percé de plusieurs rues, presqu'impraticables dans ce moment, et toujours mauvaises le restant de l'année.

La ville a dépensé en 1837, une assez forte somme (1) pour ouvrir, sous la rue Lagauchetière, le solide canal en question, qui prenant du *tunnel* construit aux frais de la province, sous la Place de la Reine, se prolonge de quelques cents pieds seulement vers le sud-ouest (vers la Ville), mais non pas assez loin pour recevoir toutes les eaux qui inondent les lieux en deçà. Ce commencement de canal n'est donc encore presque d'aucune utilité ; mais

(1) £115 8s. 10½d.

si les travaux en étaient repris (comme il était originairement en contemplation d'en faire une partie par chaque année), et s'ils étaient amenés à la Rue de la Visitation (1) l'intérêt public et privé y trouveraient assurément leur compte.

C'est une amélioration demandée par le public depuis longtemps, conseillée à plusieurs reprises par les médecins de la cité, et l'une des plus importantes que je connaisse sous une infinité de rapports.

III. COURS-D'EAU OUVERTS.

1o. Celui du faubourg Québec, se déchargeant rue Craig ;

2o. Celui du faubourg St. Louis, pied de la côte à Barron, se déchargeant rue St. Laurent ;

3o. Celui du faubourg St. Laurent, pied de la côte à Barron se déchargeant rue St Charles Borromée ;

4o. Ceux du faubourg St. Antoine, dont un vient de la Montagne, et l'autre sort du canal ou *Tunnel* de la *rue Craig*, se déchargeant tous deux au pont Prud'homme ;

5o. Enfin, celui du faubourg St. Joseph, venant du Fief de ce nom, se déchargeant au pont Prud'homme.

Tous ces cours-d'eau, à l'exception d'un seul peut-être (celui sortant de la rue Craig), ont besoin d'être nétoyés dans leurs lits et plus ou moins recalés, *tous les ans*. La loi dit bien que les propriétaires de terreins sur leurs bords feront ces travaux, mais dans le cas de négligence de leur part, c'est à la ville à les faire. (Acte de 1796 sect. 42e et 43e.)

---

(1) Distante de 1,000 à 1,100 pieds.

IV. LA VILLE.

1o. *Rue des Commissaires.*

—Trottoirs à réparer, de la rue St. François Xavier au Vieux-Marché, et de la rue St. Joseph au Nouveau-Marché. Trottoirs à faire à neuf, du Vieux-Marché à la rue St. Joseph, et de la Halle-au-poisson (Nouveau-Marché) jusqu'à la ruelle de la Friponne.

Macadamiser le centre de cette rue ou le planchéier, du Vieux-Marché à la ruelle Walker; puis, réparer avec pierres cassées audelà et jusqu'à Bonsecours, au moins.

Grandes réparations à faire à la descente au fleuve, près Bonsecours, en conséquence du dégât fait par les glaces.

2o. *Rue des Enfans-trouvés.*

—Empierrer la rue au Sud-Est, le long de la halle du marché Ste. Anne près les Sœurs-Grises.

3o. *Rue St. Paul.*

—Réparations aux pavés dans toute son étendue, et, *peut-être*, pavé en bois dans sa portion la plus commerçante, du Nouveau-Marché à la rue McGill.

4o. *Rue Notre-Dame.*

—Trottoir à neuf, au-devant de l'ancienne prison, côté Nord-Ouest, et de la rue Charles à celle Bonsecours, côté Sud-Est; avec pavé au centre (en cailloux ou bois) de la rue de la Fabrique à celle Bonsecours. Trottoirs, de la rue Bonsecours à la Place Dalhousie. Trottoirs et pavés à neuf de la rue St François Xavier à la rue McGill.

5o. *Rue St. Jacques.*

—Trottoirs à refaire en partie et à réparer généralement de la rue St. Gabriel à la Place d'Armes. Trot-

toirs du côté Nord-Ouest au moins, où les particuliers n'en ont pas fait, de la rue St. François Xavier à la rue McGill. Empierrer dans toute son étendue.

6o. *Rue Craig.*

—Achever le nivellement et empierrement, de la rue Bleury à la rue St. Antoine. Réparer ou consolider ceux faits de la rue Bleury à la rue St. Laurent. Trottoirs en bois, si non des deux côtés, au moins au devant des bâtisses sur cette rue, avec chaînes en bois partout ailleurs, depuis la dite rue St. Laurent jusqu'à celle St. Antoine.

7o. *Rue du Champ-de-Mars.*

—La niveler, après la confection d'un égout public de la rue Lacroix à celle Bonsecours ; puis un trottoir au moins, et former et empierrer le centre, de la rue Bonsecours à celle Gosford.

8o. *Rue Ste. Thérèse.*

—Niveler et paver ou empierrer : réparer les trottoirs.

9o. *Ruelle du Glacis, ou des Fortifications.*

—A consolider avec décombres ou pierres cassées, dans presque toute son étendue ; avec un trottoir en bois du côté Sud-Est.

10o. *Rue St. Sacrement.*

—A repaver à neuf, peut-être en bois, avec trottoirs.

11o. *Rue des Récollets.*

12o. *Rue Lemoine.*

—*Trottoirs à faire,* et empierrement au centre.

13o. *Place d'Armes.*

—En tourber le centre, avec Bassin au milieu, et gravoyer ou *macadamiser* en dehors d'un *Cercle de verdure.* Fermer le tout d'une claire-voie ou de poteaux liés par des chaînes de fer, avec tourniquets pour le passage des piétons, si l'on ne fait pas de Bassin au milieu.

14o. *Place du Vieux Marché.*

—Paver tout le pourtour de la Douane, en bois ou cailloux.

15o. *Place Dalhousie.*

—La niveler et empierrer ou tourber, avec Bassin et arbres. Y transporter la colonne de Nelson. Un trottoir au Sud-Ouest, de la rue St. Paul à la rue Notre-Dame.

16. *Rue Bonsecours.*

—Un petit bout de trottoir à faire au-devant des propriétés Tate et Pothier au Sud-Ouest; avec égout public sous cette même partie de rue, de chez M. L. M. Viger, en remontant jusqu'à la rue Notre-Dame. Trottoirs en bois, de la rue Notre-Dame à celle St. Louis, où il n'y en a point dans ce moment: égout public sous cette même partie de rue.

17o. *Rue St. Claude.*

—Refaire les trottoirs et égouts, et *macadamiser* ou paver le centre, de la rue Notre-Dame à celle St. Paul.

18o. *Rue Gosford.*

—Réparer avec décombres, puis un lit régulier de *Macadam*, dans toute son étendue; avec trottoir au Sud-Ouest, de la rue Notre Dame à la barrière du Champ-de-Mars, au moins.

19o. *Rue St. Charles.*

20o. *Rue de la Fabrique.*

—Paver le centre en pierre ou bois, dans toute son étendue.

21o. *Rue St. Vincent.*

—Réparer les trottoirs, *macadamiser* le centre.

22o. *Rue St. Denis.*

—Paver ou empierrer; un trottoir et égout, côté Nord-Est.

23o. *Rue St. Gabriel.*

—Réparer le *macadam* du centre.

24o. *Ruelle Walker.*

—Pavé en bois.

25o. *Rue St. Joseph.*

—Réparer en neuf, et élever dans sa partie inférieure, de la rue Notre-Dame à celle des Commissaires.

26o. *St. François-Xavier.*

—Réparer à neuf, de la rue Notre-Dame à celle St. Paul, sinon à celle des Commissaires, et réparer les trottoirs.

27o. *Rue. St. Jean.*

28o. *Rue. St. Alexis.*

—Les pavés en très-mauvais ordre.

29o. *Rue St. Pierre.*

—Les pavés et trottoirs en très-mauvais ordre de la rue Notre-Dame à celle des Commissaires.

30o. *Rue Ste. Hélène.*

—Trottoirs à refaire et empierrement au centre.

31o. *Rue McGill.*

—Il y a des chaînes de trottoirs de chaque côté ; il *en faudrait, peut-être,* paver un des côtés (celui Nord-*Est), en pierre ou bois.*

V. AUTRES AMELIORATIONS,

Omises.

Je crois cette liste déjà assez longue, pour qu'il ne soit pas besoin d'y ajouter encore toutes les rues perpendiculaires et transversales qui, comme tous les Magistrats le savent, ont besoin de nivellement de canaux, de trottoirs, de pavés en bois, en pierre, ou en empierrement, (à leur choix,) sur nombre de points de cette vaste Cité; et dont la confection, énormément coûteuse et plus ou moins urgente, ne peut absolument avoir lieu prochainement et simultanément avec les moyens pécuniaires *actuels* à la disposition des Magistrats; sans un accroissement considérable des revenus de la ville, ou sans une aide spéciale de la Province, à même les argents publics.

J. VIGER.
Inspecteur des Chemins.

Montréal, 14 avril 1840.

SECOND RAPPORT.

Détails statistiques, géologiques, etc. sur le "District des Campagnes de la Paroisse de Montréal," et principalement sur les Chemins de front et les Routes de cette localité.

L'Acte des Chemins de la 39e George III, chap. 5, appèle—"DISTRICT DES CAMPAGNES DE LA PAROISSE DE MONTREAL," la portion de la dite paroisse située hors des limites de la ville et cité, ou hors des "*Cent Chaînes.*" Ce district, sous le rapport des chemins, est partagé en "*neuf divisions,*" à chacune desquelles les "personnes tenant feu et lieu," élisent, tous les deux ans, un sous-inspecteur des chemins et ponts, non salarié. Ils sont sous la surveillance d'un Inspecteur nommé par l'exécutif et salarié de £200, à même les fonds de la cité. Les Juges de paix de la cité ont la direction et inspection de ces divers officiers et règlent les affaires des chemins tant dans la cité que dans le district des campagnes de la paroisse.

1ère Division.

STE MARIE ET ST. MARTIN.

Sur le fleuve, prenant du faubourg Québec et *s'étendant jusqu'à* la paroisse de la Longue-Pointe. Elle *n'a qu'un chemin (chemin de front)*, dont la longueu est

d'à-peu-près 57 arpens (1). C'est sans contredit, une des communications les plus fréquentées de tout le district de Montréal. Tout le roulage des paroisses du bas de l'Ile de Montréal, de celles au nord du fleuve, depuis Repentigny jusqu'à Québec, et de celles au Sud au-dessous de LaPrairie, amené par les *horse-boats*, passe par ce chemin, qui est l'unique avenue que la cité ait de ce côté. On a pu compter jusqu'à 1400 voitures passant dans une seule journée sur cette route, dont le sol est de terre forte et de glaise et conséquemment d'un entretien difficile et coûteux dans les saisons pluvieuses.

De 1829 à 1832, la législature provinciale est venue au secours des habitans de cette division, en votant d'abord £400, puis £600 pour empierrer *à la Macadam*, le chemin de front ci-dessus. Ces deux allocations ont certainement contribué à améliorer pour un temps cette route, dont la surface a gagné en fait de solidité, comme on peut voir par les débris encore subsistants de cet empierrement. Mais la législature n'ayant pas octroyé, depuis 1832, aucune aide pécuniaire pour l'entretien du chemin, et les " propriétaires et occupants de terres et emplacemens," n'étant point tenus à *macadamiser* les chemins par aucun des actes provinciaux, ce chemin a dû se gâter bien vîte, par l'immense roulage qu'il éprouve. Il en aurait fallu faire depuis longtemps un " chemin de barrière " (*turnpyke*) en justice aux habitans qui le bordent.

Il n'y a point de carrières de *pierre grise* dans la division Ste. Marie et St. Martin ; mais celles de *pierre bâtarde* y sont abondantes, à 14 et 20 arpens en profondeur du fleuve.

Il faudrait, si l'on en fait un chemin de barrière, songer à construire un pont en pierre sur le ruisseau Mingon,

(1) La lieue est de 84 arpens et le mille de 28 arpens.

qui le traverse à la ligne de division des côtes Ste. Marie et St. Martin.

2me Division.

LA VISITATION.

En profondeur de la première division est celle de la *Visitation*. Prenant de la ligne de la paroisse de la Longue-Pointe, au nord-est, elle vient terminer au sud-ouest à la ferme de Mr. Dodds; le Sault au Récollet la borne au nord-ouest. Elle est vulgairement appelée: *La petite Côte St. Michel.*

Elle est traversée dans toute sa longueur par un chemin de front d'environ 54 arpens, et communique au Sault par une route (*by-road*) d'à-peu-près 21 arpens, à l'entretien de certains habitans de cette dernière paroisse. Ce sont des chemins bien fréquentés par les habitans du Sault, du bas de l'Ile Jésus, de Terrebonne, etc. Le sol en est en partie pierreux et en partie sablonneux. Environ deux arpens et demi du chemin de front passent sur des carrières, et, au-delà, il y a une dixaine d'arpens de terre forte et difficile d'entretien, mais pourtant où la chaussée est mieux formée et fossoyée qu'elle ne l'est dans d'autres parties de ce chemin. Un arpent ou deux de la route au Sault ont besoin d'empierrement.

La pierre de carrière est commune dans cette division les habitans, là comme ailleurs, seraient assez portés à l'employer sur leurs chemins, mais la difficulté est de la leur faire casser menue: ils n'ont point les instrumens propres à ce travail ne l'entendent point et, d'ailleurs, n'y sont point obligés par la loi. Quand ils mettent des pierres de carrière sur leurs chemins, ils sont dans l'habitude de les couvrir des terres des fossés, puis de herser ou émoter à la pioche.

Les habitans de cette division (dont le dernier est à

peu-près à 114 arpens de *Mile-End*,) y viennent entretenir, à travail commun, trois arpens une perche et quatre pieds et demi de la "Route en continuation de la rue St. Laurent," entre la borne de la Cité et *Mile-End*.

3e *Division*.

ST. MICHEL.

C'est la continuation de la Division ci-dessus, à partir de la ferme de Mr. Dodds et terminer à *Mile-End:* la paroisse St. Laurent la borne au nord-ouest. Le village des "Tanneries des Bélair" est dans cette division. Elle a deux chemins de front dont l'un, celui de St. Michel, la traverse dans toute sa longueur, qui est d'à-peu-près 57 arpens; et dont l'autre, celui *Victoria*, descend au faubourg Québec, à environ 17 arpens en deça de Mr. Dodds, et compte 31 à 32 arpens de longueur.

C'est principalement de la division St. Michel qu'on tire la pierre de taille et autres pierres à bâtisse, le sable et la chaux employés dans les constructions de la ville et de ses environs; ces belles et abondantes carrières sont même exploitées pour les bâtisses de Québec. En outre de ce roulage, pesant et destructeur, il y a encore celui, très considérable, de toutes les voitures venant du nord de l'Ile, et d'au-delà par la route du Sault, débouchant dans la division de la Visitation. Le sol général est ou rocheux, ou sablonneux et veule.

La législature provinciale a fourni des fonds (£550), qui, de 1829 à 1831, ont été employés à empierrer toute cette partie du chemin de St. Michel compris entre *Mile-End* et le chemin Victoria; mais ayant borné là ses votes, et pour les raisons déjà données plus haut, cet empierrement ne montre que des ruines.

Il conviendrait peut-être pourtant de faire du chemin de *St. Michel* un chemin de barrière, à prendre du che-

min *Victoria*; ou au moins d'aider encore une fois les personnes obligées à son entretien avec obligation légale pour le futur, de *Macadamiser* eux-mêmes; ou encore, d'imposer quelque taxe sur les carrières mêmes pour son maintien en bon ordre. L'espace entre le chemin *Victoria* et la ferme Dodds (17 arpents), a été un peu travaillé, excepté au front de deux terres, où le chemin est très-mauvais.

Le chemin *Victoria*, ouvert depuis 1810, n'a été déclaré public et homologué qu'au mois de janvier 1840. L'Inspecteur des Chemins y a ordonné de forts et coûteux travaux par son procès-verbal du 12 octobre 1839. La province devrait faire ce chemin, sinon le rendre "chemin de barrière."(1)

Ne pourrait-on pas y pratiquer un "chemin à lisses," (*rail-road*,) pour le charroi des pierres de carrière, etc., jusqu'à la Place de la Reine au faubourg Québec, qui deviendrait le lieu de dépôt de ces matériaux?

Les habitans de la division St. Michel entretiennent aussi, comme ceux de la Visitation, trois arpens et un peu plus de la "Route en continuation de la rue St. Laurent," entre la borne de la cité et *Mile-End*.

4e Division.

STE. CATHERINE.

En continuation de la dernière Division et allant vers la Côte des Neiges: elle est bornée au nord-ouest par la paroisse St. Laurent.

Les habitans de cette Division entretiennent en commun 6 arp. 2 perches 9 pieds de la "*Route* (déjà citée)

(1.) Ces *suggestions*—je les fais ici dans le même esprit de justice qui m'a fait insérer dans mon Procès Verbal même *du 12 octobre*, 1839, les *observations* qu'on y lit en faveur des *personnes que je me trouvais* obligé d'astreindre à la façon et *à l'entretien de ce chemin.* (Voir—Appendice A.)

en continuation de la rue St. Laurent," entre la borne de la cité et *Mile-End.* Cette *route* qui, dans toute son étendue entre les deux points ci-dessus, a 12 arpents et demi, a été empierrée, en 1829 et 1830, à même un vote de la province. Rien n'y ayant été fait depuis, que les réparations imparfaites des personnes obligées à son entretien, elle est certainement mauvaise. L'Inspecteur des Chemins attend des jugements de la cour l'amélioration prochaine de cette route, s'il est soutenu dans ses poursuites contre deux de ses Sous-Inspecteurs.

Ils entretiennent en outre, un chemin de front d'à-peu-près 39 arpens, à partir de *Mile-End* et terminer à la *Route* (chemin privé,) en front de la terre de Mr. Clarke, et de 14 arpens au-delà de ce point jusqu'aux terres de la Côte des Neiges. La législature a encore voté des argens qui, en 1829 et 1830, ont été employés à améliorer ce chemin dans la plus grande partie de son étendue: peu d'empierrement, mais des fossoyemens et l'arrondissement du centre. Les propriétaires y travaillent depuis les ordres donnés par l'Inspecteur des Chemins. Cependant il est à craindre que le Sous-Inspecteur, qui est un très-pauvre homme et qui par cela même ne peut pas se faire respecter et obéir, et qui ne paraît guère enclin à poursuivre des personnes qui lui font journellement gagner sa vie, ne soit dans le cas d'être poursuivi lui-même.

La *route* au-devant de Mr. Clarke n'est point homologuée pour la partie ouverte dans la paroisse de Montréal, environ 20 arpens; conséquemment elle n'est point publique. Elle n'est pas très-fréquentée, mais c'est peut-être le plus mauvais chemin aux environs de la ville, par les rochers vifs sur lesquels elle passe, dans une grande partie de son étendue: 11 à 12 arpens demandent l'opération de la mine et ces travaux ne peuvent se faire qu'avec l'aide de l'argent public.

Le dernier chemin, dans la division Ste. Catherine, est la *Route* qui va à la paroisse de St. Laurent, à partir encore de *Mile-End*, et toujours "*en continuation de la rue St. Laurent.*" Elle a environ 53 arpens de longueur et est à l'entretien, sous les ordres du Sous-Inspecteur de Ste. Catherine, de 33 habitans de la paroisse St. Laurent, qui la font par corvées. C'est une *route* extrêmement pratiquée. De 1829 à 1830, il a été dépensé des argens publics, sur cette route, en aplanissement de côtes, fossoyement et empierrement, plus de £500. Les terres qui la bordent sont remplies de carrières de pierre grise et de montagne ou "*de fer*," et l'on y trouve en outre, un bon petit gravier. Ce serait une route, au reste, à transformer en chemin de barrière, si l'on n'aide encore les habitans par un vote d'argent.

5e *Division.*

LA COTE DES NEIGES.

Du chemin de front de la dernière Division, vous passez à la Division de la Côte des Neiges par une *route* de 20 à 21 arpens de long, aboutissant au chemin de front de la dite Côte. Cette *route*, qui a été nivelée, fossoyée et autrement améliorée en 1830, a même les argens de la province, est assez bien entretenue : c'est un chemin peu fatigué par le roulage.

Le Chemin de front de cette côte, qui commence à la borne de la cité, au-dessus du *Fort de la Montagne* et termine au nord-ouest à la ligne des terres de la paroisse St. Laurent, a environ 72 arpens de long ; là, il joint la *Route de la Savane*, qui s'étend vers le sud-ouest à la distance de 20 arpens et demi.

Il a été fait, tant sur ce *chemin de front* que sur la *route de la Savane*, de 1830 à 1832, des améliorations

importantes, et dont l'utilité se fait encore ressentir. La percée faite dans le rocher un peu au-dessus de la borne de cité et l'aplanissement de plusieurs côtes pierreuses dans le chemin de front, ont coûté £260, et l'empierrement de 25 arpens, avec le nivellement, arrondissement et fossoyement de 32 autres arpens de ce même chemin ont coûté près de £500 ; enfin il a été fait dans la *route de la Savane*, presqu'impracticable en 1832, pour £108 d'empierrement. Il y a certainement quelques travaux en remblai d'ornières, arrondissement et fossoyement à exiger de quelques-uns des habitans sur cette longue route, mais l'activité du sous-inspecteur en garantit la confection prochaine.

La dernière ccmmnnication de cette division est une *route* allant à la côte St. Luc, près l'auberge McCormick On a dépensé, en 1829 et 1830, la somme de £116 en aplanissement de côtes pierreuses, arrondissement et fossoyement de 16 arpens de cette *route*, dont la longueur entière est d'à-peu-près 25 arpens et demi ;—plus, £200 en 1831.

La Division de la Côte des Neiges a des carrières de pierre grise et du gravier excellent.

6e Division.

ST. ANTOINE ET ST. LUC.

Cette Division avoisine au sud-ouest celle de la Côte des Neiges, et se compose des deux Côtes de St. Antoine et St. Luc, qui ont chacune leurs *chemins de front* distincts, vû leurs situations respectives, (la Côte St. Luc étant plus au nord-ouest que celle St. Antoine), et trois *Routes* à l'entretien tant des habitans de cette Division, que de partie de ceux de la Division des Tanneries et de celle des Neiges.

Partant de la borne de la Cité, plantée un peu au-delà de la barrière de Mr. Quesnel, vous avez, en gagnant vers le sud-ouest, 8 arpens 4 perches de *route* ou *chemin de sortie*; puis, 6 arpens 4 perches d'une autre *route* ou *chemin de descente et de ville*, allant vers le nord-ouest; là, vous tombez dans le *chemin de front* de la Côte St. Antoine, dont la longueur est de 37 arpens une perche, et qui termine à une *route* séparant cette Côte de celle de St. Luc. La longueur entière de ces trois parties de chemin, à la suite l'une de l'autre, est donc de 51 arpens 9 perches. Le sol de toute cette route est en partie sablonneux et en partie pierreux. Tout ce qui se voit encore de bon empierrement sur ce chemin sont des restes de celui qui a été fait en 1829 et 1830, au moyen d'une allocation de la législature et de contributions de particuliers. A l'exception d'une Côte au devant des terres de MM. Hays et Bowman, et du front de la terre du Sieur Leduc, ce chemin est généralement en bien bel état. Il conviendrait, sans doute, d'aider pécuniairement le petit nombre d'habitans obligés à l'entretien du pont en bois sur la ravine de Mr. Quesnel, pour sa reconstruction en pierre ou brique.

La Côte St. Antoine a des carrières de pierre noire.

A l'extrémité sud-ouest du chemin de front de la Côte St. Antoine, est une *route* qui, au sud-est, descend aux Côteaux St. Pierre (Division des Tanneries), et qui, au nord-ouest, va terminer à la *route* venant de la Côte des Neiges: (V. cette Division). La partie de cette *route* descendant aux Côteaux St. Pierre est d'environ 18 arpens de longueur, et à l'entretien (pour moitié) des habitans de St. Antoine et (pour le reste) de certains habitans des Côteaux. Elle est en mauvais ordre et demande à être érochée, les fossés recalés, etc. La partie de la même *route* terminant au nord-ouest à celle venant de la Côte des Neiges, est d'environ 25 arpens de

longueur, et à l'entretien des seuls habitans de la Côte St. Luc: elle est d'un travail facile et en assez bon ordre. Cette route, dans son entier, est peu faiguée par le roulage.

La Côte St. Luc a son chemin de front d'environ une lieue ou 84 arpens de ~~largeur~~ ; il est certainement en très mauvais état, pour la plus grande partie de son étendue, mais il est vrai que le sol en étant de terre forte est d'un travail difficile ~~et~~ sujet à être défait par les pluies. L'Inspecteur des Chemins a ordonné de planter des gardes-fous le long d'un ruisseau qui longe ce chemin dans une étendue de plusieurs arpens et rend le chemin dangereux aux passants, surtout la nuit.

Vers l'extrémité sud-ouest de la Côte St. Luc, il y a une dernière *route*, communiquant aux Côteaux St. Pierre (division des Tanneries), et un pont à l'entretien public. Cette *route* a 32 arpens de long, dont moitié est à l'entretien des habitans de St. Luc, et le reste à l'entretien de certains habitans des Côteaux. Cette *route* a été ouverte et faite, et son pont construit en 1831, au prix de £120, votés par la législature provinciale. La *raute* est dans un état négligé, et le pont dernièrement dangereux dans ses abouts, a depuis été mis en meilleur ordre.

La Côte St. Luc n'a pas de carrières.

7e Division.

DES TANNERIES.

Prenant à l'extrémité sud-ouest des faubourgs St. Antoine et St. Joseph, elle termine aussi au sud-ouest à la paroisse de Lachine, et comprend le "village *St. Henri* ou des *Rolland*," et les Côteaux St. Pierre.

Le chemin de front de cette division a de 117 à 120 arpens de longueur. C'est le ci-devant "chemin de bar-

rière" allant à Lachine. Les améliorations faites à ce chemin, en 1831, sur des votes de la législature, ont été la réduction etc. de "la Côte des Tanneries," £150, et l'aplanissement, arrondissement et gravoyage d'au moins 42 arpens du chemin, £336. Cette communication, si fréquentée et si fatiguée par le roulage, a été mal réparée cette année, en plusieurs endroits; cependant les travaux du chemin s'améliorent.

Il y a deux *routes* aboutissant au chemin de front de cette division: celle venant de St. Antoine, et celle venant de St. Luc. (Voir la division St. Antoine et St. Luc où tout ce qui intéresse la division des Tanneries sur ces *routes* est dit).

Il ne parait pas y avoir de carrières dans cette Division, mais le gravier y est en abondance et de bonne qualité.

8*e Division.*

ST. PAUL.

Du pied de la "*Côte des Tanneries*" on descend dans un vallon que forment les Côteaux St. Pierre au nord-ouest, et le Côteau St. Maurice au sud-est, et au milieu duquel serpente le Lac St. Pierre: c'est là qu'est la Division St. Paul. Le canal de Lachine la traverse dans toute sa longueur, et longe et coupe son chemin de front près les frères Parez: le lac le traverse aussi à quelques arpens plus au nord-est.

En quittant les Tanneries, on traverse un pont en bois, avec ailes et quais en maçonnerie, construit aux frais de la province sur le "*Ruisseau des Hêtres*," en 1831, au coût de £59 4 4, et l'on descend une *route* de 8 arpens, à l'entretien de certains habitans de Lachine; puis on entre dans le chemin de front de la Division, qui a environ *41 arpens de long* jusqu'à la paroisse de Lachine. La *route et 7 arpens du chemin de front* ont coûté à la pro-

vince, en 1831, £139 7 6 de frais d'empierrement, etc. Cette partie du chemin est encore assez bonne, quoiqu'il y ait quelques ornières à remplir et grosses pierres à enlever ou couvrir. De chez les frères Parez jusqu'à la terre des frères Gauthier, le chemin est très-mauvais. Il y a le projet de changer entièrement le site de cette même partie du chemin de front, en le portant sur les bords du canal de Lachine : si les propriétaires font ce changement, ce sera ce qu'ils pourront faire de mieux dans l'intérêt du public et dans le leur même. Au delà, le chemin est très-praticable.

Au pignon sud-ouest de la maison des frères Parez est une *Route* communiquant du chemin de front de la division St. Paul à celui de la division St. Pierre, sur le fleuve ; dont moitié est à l'entretien de certains habitans de la division des Tanneries, un quart à l'entretien de St. Paul, et l'autre quart à celui des habitans de St. Pierre : elle a 43 arpens 4 perches de longueur. Cette *route* a été ouverte et faite, avec ses ponts, et en partie gravoyée avec fossés latéraux sur les terres avoisinantes, au moyen de deux votes de la législature au montant total de £400, en 1830 et 1831. La portion de cette *route* à l'entretien des habitans de la division des Tanneries est en mauvais ordre, n'étant point arrondie du milieu et sans fossés.

Il n'y a point de carrières dans la Division St. Paul, mais on y trouve beaucoup de cailloux de petite dimension, sur toutes les terres.

9e. *Division.*

ST. PIERRE.

Sur le fleuve, entre l'extrémité sud-ouest du faubourg Ste. Anne et la paroisse de Lachine, et bornée en profondeur par la Division St. Paul.

A l'exception de la *Route* communiquant à St. Paul, dont on vient de parler, la Division St. Pierre n'a pas d'autre chemin que son *chemin de front*, d'à-peu-près 107 arpens de longueur. Le sol est une terre forte ou glaiseuse. C'est la division où les habitans paraissent avoir le plus généralement travaillé aux chemins : il y a pourtant deux ou trois propriétaires ou occupants en retard.

Cette Division fournit de la pierre, du caillou et du gravier. (1)

J. VIGER.
Inspecteur des Chemins.

Montréal, 27 mai 1840.

---

(1) Ce Rapport était accompagné du *Tableau Analytique* suivant.

TABLEAU ANALYTIQUE

De l'étendue des Routes et Chemins de front qui existent dans chacune des Divisions formant le District des Campagnes de la Paroisse de Montréal

	aux Côteaux St. Pierre, ... 32 0 0	. . . .	89 8 0	
Des Tanneries, . .	1. Chemin de front des Tanneries et des Côteaux St. Pierre, ... (Pour *routes* voir St. Antoine et St. Paul).	118 5 0		
St. Paul, ...	1. Chemin de front, ...	41 0 0		
	2. Route en continuation, à l'entretien d'habitans de Lachine, ...	. . . .	. . . .	8 0 0
	3. Route allant à la division St. Pierre, dont ½ aux Tanneries, ¼ à St. Paul, et ¼ à St. Pierre, ...	. . . .	43 4 0	
St. Pierre, ...	1. Chemin de front, ... (Pour *route* voir division St. Paul).	107 0 0		
	Totaux, . .	713 9 7	204 2 0	108 0 0

Nota Benè.—D'après ce Tableau, il y a hors de la cité, et dans la paroisse, 1026 arpens, 1 perche et 7 pieds de ligne de chemins pratiqués par le public, ou 12 lieues, 18 arpens, 1 perche et 7 pieds, égal à un peu moins de 12 lieues ¼ : disons donc 12 lieues ¼, dont 8 ½ lieues sont de *chemins de front* et 3 ¾ lieues de *routes*. Une lieue ¼ de ces chemins étant à l'entretien des habitans du Sault, de St. Laurent, et de Lachine, les habitans de la paroisse de Montréal entretiennent donc *onze lieues* de ces mêmes chemins, dont 8½ lieues de ceux de *front* et 2½ lieues de *route*.

J. VIGER,
Inspecteur des Chemins.

Montréal, 27 mai, 1840.